

RASSEGNA STAMPA DEL

1° LUGLIO 2011

Fonte:

Porto, scontro finale Musso-Messina

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Tempo fino a domenica sera, poi arriverà la Guardia di finanza e scatterà il sequestro dell'area. È davvero una banchina maledetta, quella del Multipurpose di Genova, dove si sta disputando l'ultima battaglia che vede contrapposte le famiglie Musso da una parte, Messina e Gavio dall'altra. Ieri il Comitato portuale ha preso atto che non si sono trovate soluzioni, e ha dato tempo fino a domenica sera al gruppo Grendi, controllato appunto dai Musso, per lasciare le aree di Ponte Libia. Dopodiché, sarà occupazione abusiva, Grendi non avrà titoli per rimanere dov'è, e questo comporterà un sequestro finalizzato allo sgombero.

Come si è arrivati a questa situazione incandescente? La questione parte dall'assegnazione da parte dell'Autorità portuale - lo scorso aprile, dopo una spirale di ricorsi alla giustizia amministrativa - dei famosi 300 mila metri quadrati del Multipurpose all'associazione temporanea d'impresa tra le società Ignazio Messina e Terminal San Giorgio (gruppo Gavio), che aveva vinto la gara indetta dall'Authority. Gli altri terminalisti, se volevano rimanere dov'erano, dovevano trovare degli accordi con questi soggetti. Dopo altre trattative, il gruppo Spinelli e la società Thermocar sono scese a patti. Con Grendi invece il compromesso non c'è stato. Ma Grendi è il problema più grosso: perché mentre le altre aziende hanno solo una parte delle loro aree nel perimetro del Multipurpose, invece Grendi c'è dentro con tutti e due i piedi. Le trattative tra Grendi e Messina c'è stata, ma non ha prodotto nulla. L'Autorità portuale, che vuole cominciare i riempimenti tra i Ponti Ronco e Canepa il 15 luglio, non è più disposta a concedere proroghe.

Grendi ha raggiunto un accordo per insediarsi al Vte, nell'area da dove fino a questa primavera partivano le navi della ormai defunta compagnia T-Link: ma non prima del 15 agosto. Morale, per 45 giorni Grendi rischia di di-

ventare un terminal-fantasma. La domanda del Vte per ospitare Grendi doveva arrivare ieri mattina in Authority, ma non a Palazzo San Giorgio le carte non si sono viste. Ancora ieri si è provata l'ultima mediazione: «La nostra base era questa: concedere a Grendi un'area di 20 mila metri quadrati senza sbocco sul mare - spiega Ignazio

Messina - Diamo la possibilità alle navi di attraccare, ma solo per il tempo necessario per effettuare le operazioni di carico-scarico». Accanto alle condizioni operative, i Messina hanno però aggiunto due opzioni: il ritiro del ricorso ancora pendente presso il Consiglio di Stato, il ritiro delle lettere firmate da Bruno Musso e dallo studio legale In-

glese, inviate ai membri del Comitato portuale (istituzioni, sindacati, rappresentanti di categoria) nelle quali si spiegavano le motivazioni del loro "no" a possibili accordi con Messina-Gavio. «Non perché abbiamo paura di perdere le cause - dice Messina - ma per il fatto che le trattative si fanno in due. Non posso pensare di trattare con

un soggetto che, qualunque accordo si faccia, ripone comunque le speranze in una sentenza che rimetta di nuovo tutto in discussione. Inoltre, aggiungo che come terza condizione c'era anche questa: fino al primo di settembre, disponibilità a trattare per trovare - certo, senza poter dare la garanzia di arrivare a una conclusione - una soluzione definitiva su questo problema».

I sindacati confederali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti definiscono la condotta di Grendi «irresponsabile» e hanno chiesto unitariamente per lunedì mattina un incontro a Palazzo San Giorgio con il presidente del porto Luigi Merlo e il numero uno dei terminalisti genovesi, Beppe Costa, per ottenere risposte sul destino dei lavoratori dell'azienda nei prossimi mesi. In una nota diramata ieri sera, Grendi ha sottolineato che l'Authority sapeva delle trattative con il Vte, e anziché concedere un'altra proroga «ha preferito irrigidirsi all'ennesimo formalismo notarile».

Burlando: «Il Terzo valico può partire a settembre»

GENOVA. «Secondo me possiamo partire con i lavori a settembre. Ma questa volta l'inaugurazione non la facciamo: la gente ormai l'ha capito che, se c'è l'inaugurazione, poi le ruspe non partono». Terzo valico, Claudio Burlando si sbilancia: mentre da Roma arrivano notizie confortanti sulla presenza in manovra di nuovi fondi per le infrastrutture, il presidente della Regione scommette che, questa volta, può essere la volta buona per l'avvio dei lavori dell'alta velocità genovese. L'operamiraggio della Liguria, quella per cui il via alle ruspe è stata celebrata innumerevole volte senza che poi alle parole seguissero i fatti, sareb-

be ora a un passo dalla soluzione. Nei giorni scorsi è arrivata notizia del riavvicinamento di posizioni tra Rfi e il Cociv, il consorzio tra costruttori capitanato da Impregilo e incaricato dei lavori. Ora, con nuovi fondi per le infrastrutture in manovra, secondo Burlando l'opera può partire: «Avendo un po' di esperienza su questo dossier, avendo seguito passo

dopo passo, direi questo: i 21 punti di contenzioso che dividevano il Cociv ed Rfi, impedendo la firma del contratto, sono stati superati. Rimaneva solo questa obiezione, da parte di Impregilo: rispetto alla Brescia-Treviglio, finanziata per metà del valore complessivo, per il Terzo valico ci sono troppi pochi soldi». Più precisamente, settecento milioni e rotti su 6,2 miliardi di valore complessivo. Cosa è cambiato, rispetto a questo dato, che ora fa essere ottimista il presidente Burlando? «In manovra - spiega il governatore - sono previsti nuovi soldi per il Fondo infrastrutture negli anni a venire. E chiaro che questi soldi devono andare, prima di tutto, alle opere già avviate e che necessitano di nuovi sol-

vo con effetto retroattivo che, in quanto tale, non è nelle disponibilità di Confindustria».

Sulla rottura tra Confindustria e Fiat, inoltre, pesano altri due fattori: un'ormai dichiarata ostilità personale tra i vertici, la stessa che indusse la Marcegaglia, all'assemblea annuale di fine maggio e con John Elkann seduto al tavolo della giunta, a dire testualmente che «Confindustria lavora per tutti, mica per la Fiat»: inimmaginabile un simile affronto, con l'Avvocato Agnelli al posto del giovane John, a quel tavolo. E poi la forte propensione di Marchionne a ridurre l'impegno industriale diretto in un Paese difficile come l'Italia, a favore di investimenti altrove: Usa, Serbia, Polonia... Marchionne, ben più americano di testa, gusti e cultura che non italiano - come

del resto lo stesso Elkann, che pensa in francese - ha detto più volte chiaramente che «se potesse» non resterebbe a produrre in Italia. E ha ribadito che vorrebbe essere ringraziato per quel che ha fatto in Fiat anche in dagli operai italiani com'è accaduto con quelli americani. Se lo può scordare.

Quasi inutile riepilogare la grandinata di ovvie reazioni: dalla Camusso e da Landini, capi di Cgil e Fiom, durissimi contro Marchionne, a Sacconi, che da un lato vagheggia la legge ma dall'altro, ben consapevole di quanto sia improbabile, auspica un accordo spontaneo tra parti. Che più lontane di così non potrebbero essere. Con Confindustria, Cisl e Uil in un angolo. E la Cgil isolata, impotente ma almeno coerente.

Multipurpose a Messina-Gavio

Si è conclusa con la seduta di ieri del Comitato Portuale la lunga vicenda del terminal Multipurpose, assegnato in via definitiva all'Ati composta dai gruppi Messina e Gavio. «Il comitato - ha spiegato il presidente dell'Autorità Portuale Luigi Merlo - ha preso atto dell'intesa tra l'Ati assegnatario e la società Derna mentre non sono state presentate soluzioni per il gruppo Grendi».

A questo punto Grendi dovrà liberare l'area che attualmente occupa a Ponte Libia, entro il 3 luglio. «La delibera è stata votata all'unanimità - ha spiegato Merlo - ma c'è amarezza anche perché

Autorità Portuale ha fatto uno sforzo massimo per cercare una soluzione che, purtroppo, non è stata trovata».

Durissimo il commento del Gruppo Grendi: «Il Comitato Portuale del 30 giugno ha respinto la nostra richiesta di proroga di 45 giorni presentata per poter attuare l'accordo siglato con Terminal VTE il 28 giugno. L'intesa, basata sulla legge 84/94, permette a Grendi di operare con propri uomini e propri mezzi sulle banchine ro-ro di Voltri all'interno del terminal VTE a partire dal 15 agosto. L'accordo ha durata limitata ma sufficiente per trovare una soluzione di lungo periodo. L'Autorità

Portuale, informata dell'esistenza delle trattative e della firma dell'accordo, non ha ritenuto sufficienti le lettere inviate sia da Grendi che da VTE con le quali le aziende comunicavano l'intesa raggiunta e contestualmente chiedevano una proroga di 45 giorni». La polemica è contro Merlo: «Una soluzione per mantenere Grendi, i suoi traffici e i lavoratori a Genova era quindi stata trovata e comunicata all'AP, che non ha ritenuto di portare in discussione l'istanza di richiesta di

proroga. Si è detto che Grendi ha irrigidito le proprie posizioni. Ma, se guardiamo ai fatti, sembra esattamente l'opposto. Prima si è caldeggiato un accordo tra privati e quando questo è stato faticosamente, ma con soddisfazione di entrambe le parti raggiunto, ci si arroccati dietro l'ennesimo formalismo notarile che nuoce al porto e alla città. Grendi con l'entusiasmo di sempre sta cercando attivamente nuove soluzioni per spostare il proprio traffico».

Gli enti locali «Niente firma senza garanzie sui 70 milioni»

Regione, Provincia e Comune chiedono al Governo garanzie sulla totale copertura finanziaria (70 milioni di euro) prevista per l'accordo di programma sul ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente.

«Siamo vicini alla definizione di un testo condiviso che riconosce l'esigenza del riempimento - ha detto l'assessore ligure allo sviluppo economico, Renzo Guccinelli, a Roma in rappresentanza della Regione Liguria, dopo la riunione con i tecnici del Ministero dello sviluppo economico e delle infrastrutture, assieme a Provincia, Comune di Genova, Fincantieri, Eni e Porto Petroli - Resta però aperta la questione delle risorse che al momento ammontano a 50 milioni di euro invece dei 70 milioni previsti. E' certo che se non si chiude la partita dei finanziamenti, le istituzioni locali, Regione Provincia e Comune di Genova, non metteranno nessuna firma sull'accordo di programma».

BOZZA DI INTESA- Guccinelli ha spiegato: «Solo pochi particolari restano da essere chiariti nella bozza di testo sull'accordo. È stato fatto un lavoro di approfondimento nella chiarezza degli obiettivi e dei presupposti e lo stesso Ministero delle Infrastrutture ha riconosciuto l'importanza dell'opera e la necessità di fare uno sforzo per trovare le risorse. L'auspicio perciò è che nei prossimi giorni il Governo faccia seguire alle parole i fatti, visto anche le ultime dichiarazioni del sottosegretario, Belsito secondo il quale i venti milioni mancanti sarebbero in procinto di ricomparire».

Lo scenario è in continua evoluzione. L'assessore comunale di Genova Mario Margini non è soddisfatto della riu-

nione di ieri a Roma: «Risultavano solo 50 milioni di euro per il ribaltamento a mare sui 70 previsti. Sarebbero disponibili altri dieci milioni di euro ipotetici, su altri dieci al momento regna l'incertezza. È stato un incontro tecnico, con i dirigenti impegnati a trovare le risorse necessarie con i Ministeri. Penso che la crisi politica stia influenzando i vari passaggi. Come istituzioni locali ci siamo riservati di firmare l'accordo solo se ci sarà la copertura dei finanziamenti previsti. Positivo, invece, che sia stato accettato il coinvolgimento dei sindacati per la firma dell'intesa».

SINDACATI - I rappresentanti dei lavoratori attendono sviluppi nelle prossime ore. «Nell'esecutivo c'è confusione: a seconda di chi parla, la

versione cambia". - ha dichiarato ieri Bruno Manganaro della Fiom Cgil - Il Governo dice di aver la volontà di portare a compimento l'accordo ma la strada è una: si fa solo se ci sono la certezza matematica dei 70 milioni, l'operatività del cantiere durante i tre anni di lavori per la realizzazione dell'opera e la vocazione navalmecanica dello stabilimento di Sestri Ponente».

PDL - All'incontro romano era assente, come preannunciato alla vigilia dal presidente Luigi Merlo, l'autorità portuale di Genova. Il gruppo regionale del Pdl polemizza. «L'interessamento dei nostri parlamentari sul fronte della Fincantieri registra fatti positivi - si legge in una nota diffusa dal Pdl - L'impegno da parte di tutti a trovare soluzioni alla vicenda è forte anche sul problema delle minori risorse dovute ad un meccanismo che ripartisce i fondi non spesi dalle Autorità Portuali. Può darsi che la rimodulazione abbia generato un minor impegno di risorse, ma il ministro ed il Governo si sono impegnati a mantenere fede a quanto approvato in finanziaria. Rimarchiamo che nella riunione tecnica di dove si affrontavano queste questioni sotto il profilo tecnico e quindi non politico è brillata per la sua assenza l'Autorità Portuale di Genova».

Ecco l'affondo del Pdl: «Quando si vuole difendere qualche cosa è sempre meglio esserci perché gli assenti hanno sempre torto. Ribadiamo comunque il nostro totale impegno perché questo progetto si realizzi senza tentennamenti, ma i distinguo che ci sono all'interno del Comune sia sul ribaltamento a mare e che sulla destinazione delle aree certo non aiutano così come non aiuta l'assenza dell'Autorità Portuale».

Con scali efficienti csi conquistano i mercati

LIVORNO - «Credo che regole certe e tempi certi per i dragaggi dei porti nel nuovo disegno di legge approvato in Consiglio dei ministri ci siano», ha detto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli parlando al convegno organizzato dall'Autorità portuale e dal Propeller club di Livorno.

Il disegno di legge di modifica alla legge 84 del 1994 sui porti è all'attenzione del Senato dopo l'approvazione del consiglio dei ministri: «Spero - ha aggiunto Matteoli - che subito dopo le vacanze estive sia approvata e passi alla Camera per la definitiva approvazione». Il ministro ha in ogni caso invitato Autorità portuali, operatori e imprenditori del settore a proporre tutte le modifiche ritenute necessarie. «La maggior parte dei porti italiani salvo qualche eccezione - ha detto - ha problemi di dragaggio e bisogna trovare una soluzione attraverso il ministero dell'Ambiente e le Regioni; con il mio dicastero cerco di dare un supporto compatibilmente con le deleghe. Efficienza dei porti vuol dire conquista dei mercati: c'è una crescita esponenziale per quanto riguarda i trasporti, soprattutto nel settore dei container. Ci fa piacere, ma dobbiamo attrezzare i nostri porti per far sì che sappiano cogliere il traffico».

Infine, Matteoli ha anche fatto una critica ai porti italiani: «Bisogna che comincino a ragionare non più egoisticamente, facendo una guerra tra poveri, ma che facciano sistema: in questo modo possono essere più competitivi. Qui non c'entra la politica ma chi gestisce i porti».

Gli effetti del Piano logistico in Liguria

GENOVA - Lunedì prossimo, alle ore 10 nella Sala delle grida della Borsa valori di Genova si terrà un convegno sulla presentazione del nuovo Piano nazionale della logistica 2011-2020 dove verranno illustrati i programmi attuativi e le linee strategiche di sviluppo per il territorio ligure.

L'incontro è organizzato da Uniontrasporti, nell'ambito di un accordo stipulato tra Unioncamere e il Ministero delle Infrastrutture - Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, volto a promuovere, sviluppare e diffondere presso i sistemi locali di impresa il nuovo Piano nazionale della logistica.

Il convegno rappresenta un'occasione per illustrare le modalità attuative e l'impatto operativo delle scelte del Piano sul territorio ligure, a partire dal sistema produttivo della regione e dagli aspetti infrastrutturali.

Il sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, presidente della Consulta per l'autotrasporto, e il prof. Rocco Giordano, presidente del Comitato scientifico della stessa, illustreranno le strategie previste dal Piano per la Liguria finalizzate a costruire «un'articolata intelligenza logistica» che prevede l'ottimizzazione dei collegamenti con i nodi intermodali della piastra logistica del Nord Ovest ed il miglioramento della produttività del settore trasporti e della portualità del sistema ligure. In questo ambito sono strategici il progetto Maersk del terminal di Savona Vado che punta ad affermarsi come porto di destinazione finale dei traffici oceanici e la realizzazione del terzo valico nell'ambito corridoio europeo Genova-Rotterdam.

Moderatore dell'incontro sarà il direttore di Uniontrasporti Antonello Fontanili mentre i saluti di apertura saranno portati dal presidente della Camera di Commercio di Genova Paolo Odone, dal presidente della Provincia Repetto e dal sindaco di Genova, Marta Vincenzi.

Seguiranno interventi di Maurizio Scajola (direttore Unioncamere Liguria), Cladio Pasini (amministratore delegato di Uniontrasporti), Marco Arato (presidente aeroporto di Genova), Vittorio Poggio (consigliere del terminal Rivalta Scrivia), Giovanni Cerruti (presidente Assagenti), Piero Lazzeri (presidente Fedespedi), Luigi Merlo (presidente dell'Autorità genovese).

Chiuderanno i lavori l'assessore alle Infrastrutture della regione Raffaella Paita, il presidente dell'8° Commissione Lavori Pubblici del Senato Luigi Grillo e il sottosegretario Mino Giachino.

Continua la corsa al gigantismo navale ma i fondali dei porti non sono adeguati

LIVORNO - Il pasticcio, anzi, per dirla con Gadda, "il pasticciaccio" dell'escavazione dei fondali nel porto di Livorno, con la sua storia infinita punteggiata di errori (secondo alcuni), di scaricabarile, di ragioni sbandierate e di motivi sussurrati, che continua a trascinarsi ormai da diversi lustri è approdato al punto in cui dovrà essere assolutamente e definitivamente risolto, a pena del soffocamento dello scalo, magari lento, ma inequivocabilmente certo.

Nel generoso tentativo di stimolare e tener viva l'attenzione su un problema così importante, non soltanto per la città e per lo scalo labronico, e di contribuire, magari, alla ricerca di una soluzione possibile, il Propeller club e l'Autorità portuale di Livorno hanno assunto l'iniziativa di analizzare "La competitività dei porti nazionali e le problematiche del dragaggio" in un convegno svoltosi l'altro ieri nella sala della Stazione marittima dello scalo labronico.

La manifestazione, alla quale era stato invitato un gran numero di relatori (forse troppi) si è comunque distinta per il livello e l'autorevolezza degli stessi ed è stata conclusa dall'intervento del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Altero Matteoli.

Programma fitto, dunque, protrattosi fin oltre la metà del pomeriggio, con l'inevitabile sfioramento dei tempi e con le rituali interruzioni, e condotto dalla mano esperta del dott. Francesco Ruffini, già storico segretario dell'Autorità portuale e presidente del Propeller club.

L'apertura dei lavori è toccata all'intervento del presidente dell'Authority, Giuliano Gallanti, che, considerata l'inarrestabile corsa verso il gigantismo navale, ha auspicato che una soluzione possa essere davvero individuata, specialmente riguardo alla vexata quaestio della collocazione dei materiali risultanti dai dragaggi.

Prima dei previsti interventi di saluto del sindaco e del presidente della Provincia, Alessandro Cosimi e Giorgio Kutufà, giunti successivamente, a entrare nel vivo del tema è toccato alla dott. Irene Di Girolamo, della Direzione generale della protezione della natura e del mare, facente capo al ministero dell'Ambiente, che ha illustrato ai presenti la mens e la genesi dello schema del decreto ministeriale applicativo dell'art. 109 del dlgs 153/2006, già sottoposto al vaglio degli altri tre ministeri direttamente coinvolti (Infrastrutture, Sviluppo economico e Politiche agricole) e praticamente pronto per essere emanato.

«E' stata tenuta in debito conto - ha detto - la necessità di armonizzare le diverse esigenze in gioco, nell'intento di definire concretamente strategie e piani omogenei in base ad una sintesi delle molteplici realtà geomorfologiche e sulla scorta dei risultati e delle classificazioni chimico tossicologiche finalizzate alla definizione delle classi di qualità dei materiali di escavazione. Da ciò è scaturito un ordine di opzioni per la gestione del materiale stesso secondo una scala di priorità che vede in ultimissima posizione - e solo in circostanze ben determinate - quella dello smaltimento in mare».

Di Girolamo ha riferito che i lavori di confezione del decreto si sono svolti nell'ottica di conseguire una standardizzazione delle modalità di dragaggio, di trasporto, di smaltimento e di monitoraggio ambientale che possa valere sia per i grandi porti che per i piccoli marina.

Squisitamente tecnico e didattico è stato, poi, l'intervento dell'amm. Ilarione Dell'Anna, direttore marittimo della Toscana.

Poggiando il suo dire anche sulla lunga esperienza maturata nel corpo delle Capitanerie di porto, l'alto ufficiale ha mostrato l'importanza che lo stato dei fondali riveste in un porto e nelle sue immediate pertinenze per la sicurezza e per il regolare svolgimento della navigazione. «Talvolta - ha spiegato - anche pochi centimetri di fondale in più o in meno, in concomitanza con altri fattori quali il carico, le condizioni meteo marine...., possono rendere nuova una stessa manovra eseguita in tempi diversi e le difficoltà possono crescere se si naviga all'interno di un canale».

Ha preso la parola anche il senatore Marco Filippi, secondo cui in sede di revisione della legge 84/94, si sta ponendo scarsa attenzione al problema dei dragaggi portuali, «una urgenza - ha detto - di fronte alla quale i politici sembrano restare indifferenti dibattendosi nella jungla normativa aggravata anche dai vari decreti "omnibus" mentre la Ue - dal canto proprio - non fa sentire la propria presenza impartendo, quanto meno direttive ed indirizzi».

Alle parole di Filippi sono seguite quelle dell'ing. Giovanni Motta, dirigente per la sicurezza e il controllo dell'Autorità portuale ospitante. Dopo aver premesso l'assoluta necessità per un porto di disporre di fondali adeguati, il tecnico ha posto l'accento sul tema nodale dello smaltimento dei milioni di metri cubi dei così detti fanghi, aggravato dalla lentezza esasperante delle procedure e della confusione giuridico legislativa venutasi a creare nel tempo e ormai stratificata.

Collocazione in discariche autorizzate, smaltimento all'estero, ripascimento di spiagge, conferimento in vasche di colmata e, extrema ratio, sversamento in mare rappresentano oggi le diverse soluzioni possibili per risolvere il problema con costi che variano da una ventina a 200 euri a metro cubo.

Altra questione da dirimere è se i materiali provenienti dalle escavazioni portuali siano da considerare rifiuti o meno (a questo proposito sarebbe stato utile invitare anche un magistrato, visto che spesso è con loro che si devono fare i conti).

Motta ha illustrato anche gli interventi che interesseranno a breve il complesso portuale di Livorno, dall'ampliamento fino a 130 mt del canale di accesso, al quarto lotto della sponda Est della darsena Toscana, agli interventi sulla darsena Uno e sulla calata Magnale, al dragaggio della sponda Ovest del canale Industriale, agli interventi sulla bocca dello scolmatore d'Arno, infine ha sottolineato l'importanza di riconsiderare la questione dei Sin alla luce del fatto che i porti non sono tutti inquinati o, almeno, non lo sono tutti nella stessa misura.

Dopo il punto di vista delle organizzazioni sindacali, riferito da Simone Angella, è salito alla tribuna Luciano Guerrieri, presidente dell'Autorità portuale di Piombino e vice presidente Assoport che, lamentando la carenza di referenti certi, ha sostenuto la necessità di disporre di una sorta di Testo unico dei dragaggi che disciplini in maniera omogenea anche l'esecuzione delle bonifiche, i controlli... etc. «Il decreto in procinto di essere varato è importante - ha osservato - e, pur con qualche prevedibile criticità di applicazione, rappresenta un'opportunità da cogliere per modernizzare il sistema e per affrontare il problema da un punto di vista solidamente tecnico in modo da giungere ad un sistema autorizzativo semplificato in sede di conferenze dei servizi».

La lunga mattinata di lavori è stata conclusa dal dott. David Pellegrini, dell'Ispra (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale) di Livorno, che ha apprezzato gli aspetti finalmente chiarificatori del decreto illustrato dalla dott. Di Girolamo e la catalogazione analitica delle diverse destinazioni del materiale di risulta in essa contenuta, utilissima per la ricerca di un allineamento con le più importanti convenzioni internazionali in materia di inquinamento ambientale e marino.

Con la lena che deriva da un sontuoso pranzo (improprio chiamarlo lunch o buffet) i convegnisti, rimessisi al lavoro, hanno visto avvicinarsi al microfono altri autorevolissimi relatori in attesa di quella che i militari chiamano "alta autorità", impersonata, nel caso, dal ministro per le Infrastrutture e Trasporti, Altero Matteoli.

Salvataggio Fincantieri, fumata nera a Roma

I consiglieri regionali del Pdl assicurano che i soldi ci saranno, il sottosegretario leghista Francesco Belsito sostiene che tutto è già risolto, ma ieri al ministero dello Sviluppo Economico i 20 milioni che mancano dai conti per il ribaltamento a mare del cantiere di Sestri non sono usciti. E le istituzioni genovesi fanno fronte comune: se quei soldi non saltano fuori, l'accordo non si fa. «Sono preoccupato - ammette l'assessore comunale Mario Margini - al ministero i funzionari si sono impegnati a fondo, ma quello che manca per ora è l'impegno politico del governo, che ad oggi è latitante». E il presidente dell'Autorità Portuale Luigi Merlo lancia un segnale a Roma: «Siamo agli ultimi metri dallo sprint finale, abbiamo alzato la guardia ma confidiamo nel fatto che il governo trovi le risorse necessarie». Per il momento comunque la riunione tecnica di ieri al ministero, convocata per preparare l'accordo di programma per Sestri, si è rivelata un nuovo appuntamento interlocutorio. Peraltro, qualche passo avanti sulla formulazione del testo dell'accordo è stato fatto, ormai anche a Roma è chiaro che i sindacati devono essere protagonisti dell'intesa, ma resta l'ostacolo, assolutamente pregiudiziale, dalla mancanza di certezza sui finanziamenti. Ieri a Roma il presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo ha scelto di non presentarsi, in segno di protesta contro la sparizione dei 20 milioni sui 70 previsti in origine dalla Finanziaria, fondi che fino all'altro ieri sembravano assolutamente certi e che sono poi stati tagliati, ma senza i quali il ribaltamento a mare non si può fare. «Siamo vicini a un testo condiviso per l'accordo di programma sul ribaltamento a mare dello stabilimento di Sestri - ribadisce l'assessore regionale Renzo Guccinelli - ma resta la questione delle risorse che al momento ammontano a 50 milioni invece dei 70 previsti. Se non si chiude la partita dei fondi, le istituzioni locali non metteranno alcuna firma sull'accordo di programma». Oltre alla Regione Liguria a Roma c'erano la Provincia e il Comune di Genova, rappresentanti di Fincantieri, Eni e Porto Petroli. «L'auspicio - ha detto ancora l'assessore - è che nei prossimi giorni il governo faccia seguire alle parole i fatti, viste anche le ultime dichiarazioni del sottosegretario Belsito, secondo il quale i venti milioni mancanti sarebbero in procinto di ricomparire». E il Pdl ligure annuncia che «l'interessamento dei nostri Parlamentari sul fronte della Fincantieri registra fatti positivi.» Intanto, anche il ministero si è impegnato a trasmettere al più presto una bozza aggiornata del documento e nell'attesa i sindacati per il momento resteranno fermi. «La preoccupazione resta intatta - dice Bruno Manganaro, segretario Fiom - è evidente che senza i finanziamenti non c'è accordo, vediamo cosa succede nei prossimi giorni»

«I soldi di UniCredit per far crescere Genova»

Genova - «Crediamo in questa città e siamo pronti a fare la nostra parte per sostenere lo sviluppo del suo porto», diceva nel febbraio dell'anno scorso **Alessandro Profumo** al *Secolo XIX*. Neppure immaginava, il banchiere genovese, che sette mesi dopo avrebbe dovuto rinunciare alla poltrona di amministratore delegato di **Unicredit** e, giocoforza, a quegli ambiziosi progetti di investimenti sulle infrastrutture che non tutti i soci di piazza Cordusio - ma questo lo si capì solo dopo - condividevano. «**È l'ultimo addio di Unicredit a Genova**», fu la facile conclusione cui si arrivò allora.

Oggi è **Fabrizio Palenzona**, numero due della banca, a ribadire che Unicredit non solo non abbandona Genova, ma è pronta a «finanziare progetti di armatori seri», a «tirare fuori i soldi» se ci saranno le condizioni. È un linguaggio diretto, **quello che usa Palenzona**. Perché a lui piacciono «le cose concrete», mica «tutto quel **gossip** che i giornali stanno pubblicando per vendere qualche copia in più». Come le notizie che vorrebbero proprio lui, l'ex autotrasportatore diventato (anche) banchiere, fra i «traditori» di Profumo, in combutta con la galassia **Bisignani**. «**Sciocchezze. Il Paese** ha bisogno di progetti, di un'idea di futuro, di idee che lo portino fuori dall'isolamento. Ha bisogno di regole, **di serietà**. Ma lei lo sa, quanto tempo ci vuole in **Italia** per rendere operativo un esproprio? **Dai sei agli otto anni**. Più o meno quanto impiegano **spagnoli e cinesi** per costruire un aeroporto partendo dal nulla. **Altro che intercettazioni...»**.

«Dobbiamo renderci conto - sospira **Palenzona** - che il Paese ha l'obbligo di cambiare passo e che il tempo a disposizione è poco. Le racconto un aneddoto che ho vissuto personalmente. A **Fiumicino**, Enac ed Enav hanno deciso di ridurre la praticabilità di una pista perché gli alberi dei terreni circostanti erano troppo alti. **C'era pericolo per gli aerei. Dopo anni di vane richieste**, finalmente siamo riusciti a ottenere un'ordinanza della prefettura: siamo intervenuti con la forza pubblica e abbiamo tagliato i rami più ingombranti. **Sa cos'è successo? Che la procura della Repubblica** ha aperto un'inchiesta, credo per danno ambientale. **Noi ci siamo ritrovati indagati**, e l'area è stata sequestrata. **Ma le pare normale? Nemmeno la presenza dei carabinieri e l'autorizzazione della prefettura sono bastati**». Ma istituire un'Authority dei trasporti, come suggerisce da tempo Palenzona, potrà bastare? «**Sarebbe quanto meno un passo nella direzione giusta**. Regole chiare e tempi certi stanno **alla base degli investimenti dei privati**. Nessuno è così folle da affidarsi agli umori della politica, **soprattutto in un Paese come l'Italia**. Le dirò di più: per formazione culturale sarei a favore di porti, aeroporti e infrastrutture **di proprietà pubblica**. Ma siccome è **lo Stato** a dirci "ho bisogno di fare cassa", la scelta più coerente sarebbe quella di mettere a disposizione dei privati regole chiare. **Invece in Italia succede esattamente il contrario**: lo Stato non riesce a gestire le infrastrutture, chiede aiuto ai privati e alla fine impedisce loro di mettere in atto una programmazione seria. Ma così il paese soffoca: **l'Italia dei trasporti sta morendo**, qualcuno se n'è reso conto? **Nel caso dei porti il ragionamento è ancora più chiaro**. Gli armatori di spessore mondiale capaci di fare grossi investimenti non sono mica centomila... **saranno al massimo sette, otto**. Ecco, una volta che ne individui uno che abbia un progetto serio, **per una banca non è difficile tirare fuori i soldi**». **Nel caso Unicredit l'interlocutore è Aponte?** «Con Msc stiamo parlando da tempo: è un gruppo che ha idee precise, che crede in Genova e vuole portare avanti un disegno importante. Certo: **la città non è sempre stata gentile con Aponte**, ma questo è un altro discorso. **Io dico che le basi sono molto solide**. Se non lo pensassi, **i contatti sarebbero finiti da un bel pezzo**».